

Vergaderjaar 2001–2002

27 829

Fiscale aspecten mobiliteit

Nr. 3

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 19 november 2001

De vaste commissie voor Financiën¹ heeft op 3 oktober 2001 overleg gevoerd met staatssecretaris Bos van Financiën over **de fiscale aspecten van mobiliteit** (27 829).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hofstra** (VVD) merkt op dat de motie-Hofstra/Crone (26 800-IXB, nr. 35) en de motie-Dijkstal (27 400, nr. 17) eigenlijk ten grondslag liggen aan de onderhavige notitie van de staatssecretaris. Strekking van deze moties was dat de Kamer graag een geleidelijke verlaging wilde van de totale lasten op auto's, dat daarin ook het vergroeningsaspect sterker zou moeten doorklinken en dat de regering voor mei 2001 met meerjarige voorstellen moest komen voor verlaging en herziening. Helaas is de staatssecretaris te laat met deze notitie gekomen, zodat de Kamer haar niet meer voor het zomerreces kon behandelen en bovendien heeft hij niet helemaal voldaan aan het verzoek van de Kamer. De heer Hofstra betreurt dat, temeer omdat zijns inziens de stelselwijziging toch op korte termijn aan de orde moet komen. In het NVVP wordt niet voor niets duidelijker dan tot nu toe gesproken over een eerlijker kostentoedeling, waarbij begrippen als internalisering, schoon, duidelijk en veilig een belangrijke rol spelen. Bovendien wordt nu sterk gedacht aan de kilometerheffing, waarvoor in ieder geval voor de VVD-fractie een basisvoorwaarde is dat de vaste lasten voor de automobilist volledig worden afgeschaft. Daarnaast loopt er nog een discussie in de transportsector die ook nog fiscale effecten kan hebben en liggen er nog enkele zgn. vergroeningsvoorstellen. Omdat hier meer beleidsterreinen bij betrokken zijn, zoals Verkeer en Waterstaat, Financiën, Economische Zaken en VROM, hecht de VVD-fractie toch zeer aan een integrale benadering. Kan deze staatssecretaris zeggen of de door de minister van Verkeer en Waterstaat toegezegde brief over de kilometerheffing wel die integrale benadering zal bevatten? Hij betreurt het dat de commissie de antwoorden op de vragen pas enkele uren voor dit overleg heeft gekregen en dat hij derhalve niet in staat is geweest om alle antwoorden te bekijken. In ieder geval kan hij nu al zeggen dat hij in het antwoord op vraag 21 de kwantiteiten mist. Hier

¹ Samenstelling:

Leden: Witteveen-Hevinga (PvdA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijzel (PvdA), voorzitter, Voûte-Droste (VVD), Noorman-den Uyl (PvdA), Giskes (D66), Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (ChristenUnie), Bakker (D66), De Vries (VVD), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), ondervoorzitter, Stroeken (CDA), Van Beek (VVD), Balkenende (CDA), Vendrik (GroenLinks), Remak (VVD), Wijn (CDA), Kuijper (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Bolhuis (PvdA), Slob (ChristenUnie), Cörüz (CDA).

Plv. leden: Koenders (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Duijkers (PvdA), Balemans (VVD), Van Oven (PvdA), Schimmel (D66), Klein Molekamp (VVD), De Wit (SP), Hoekema (D66), Van Walsem (D66), Wilders (VVD), Blok (VVD), Dankers (CDA), Hillen (CDA), Weekers (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Rabbae (GroenLinks), Hessing (VVD), Van den Akker (CDA), Timmermans (PvdA), Hindriks (PvdA), Smits (PvdA), Van der Vlies (SGP), Ten Hoopen (CDA).

tegenover kan hij wel stellen dat zijn fractie zeer ingenomen was met de brief van de staatssecretaris over de biobrandstoffen.

Een belangrijk onderdeel van de voorstellen vormen volgens hem de indexatie en de verlaging van de wegenbelasting. Wel is het hem opgevallen dat de verhoging volgens de indexatie van de accijnzen zo'n 400 mln bedraagt, terwijl die toch niet helemaal terug worden gegeven via de verlaging van de wegenbelasting.

Op zich kan de heer Hofstra wel instemmen met de voorstellen inzake de brandstoffen en voor zuinige en schone motoren, met name vanwege de tijdshorizon, het premiesysteem en omdat huidige rijders in wat minder zuinige en schonere auto's niet extra worden belast.

Het aspect veiligheid is zijns inziens in de voorliggende stukken nog onderbelicht. Wel vindt hij het een goede zaak dat de verplichte geblindeerde zijruit van bestelwagens per 1 januari a.s. vervalt. De verhoging van de veiligheid die daarmee gepaard gaat, staat toch niet in verhouding tot de daarmee gemiste 10 mln opbrengst aan BPM. Hoe komt de staatssecretaris overigens aan dat bedrag?

Wat betreft de fiscale aftrekmogelijkheden en de onbelaste vergoedingen vraagt hij wanneer de staatssecretaris komt met de evaluatie van het belastingplan. Is het huidige stelsel wel voldoende evenwichtig en doelmatig? Levert dat niet een te grote administratieve rompslomp op in de driehoek werknemer-werkgever-belastingheffer? Verwacht de staatssecretaris niet dat het moderne verkeers- en vervoersbeleid van dit kabinet een extra argument oplevert om op dit punt tot een stroomlijning te komen. Het NVVP stelt niet voor niets dat mobiliteit mag en dat de burger zijn eigen vervoerwijze mag kiezen, uiteraard inclusief de financiële consequenties daarvan, hetgeen dan ook betekent dat er geen sprake meer kan zijn van betutteling van de overheid op dit punt.

De heer Hofstra is het eens met het standpunt van het kabinet inzake de deelauto's, maar heeft nog wel enkele vragen waar het gaat om enkele incidentele aanpassingen. Heeft hij goed begrepen dat de bestelwagen niet zijn kosten zou betalen? Hij is overigens van mening dat de discussie daarover moet worden gevoerd in het kader van het NVVP, want de binnenvaart en de goederentrein betalen de eigen kosten immers ook niet! De meeste moeite heeft zijn fractie met de voorstellen inzake de auto van de zaak. De regeling daarvoor moet budgettair neutraal zijn. Op basis daarvan is er volgens hem dan ook geen noodzaak om de huidige regeling te veranderen, al moet hij erkennen dat dit zeker niet de mooiste denkbare regeling is, zeker niet uit een oogpunt van rechtvaardigheid en administratieve rompslomp. De uitwerking van de regeling is echter zodanig dat er in individuele gevallen grote verschillen kunnen ontstaan, zowel negatieve als positieve. Sommigen gaan er duizenden guldens per jaar op achteruit zonder dat hun situatie is veranderd. De overheid kan niet op deze manier met haar burgers omgaan, zeker niet als nog rekening wordt gehouden met gesloten arbeidsovereenkomsten. In sommige gevallen betaalt men guldens per kilometer woon-werkverkeer en met name de koppeling van de catalogusprijs aan het vaste percentage werkt zeer onrechtvaardig. In heel veel gevallen betaalt men zo rondom één gulden en dat is toch veel hoger dan een werkgever onbelast mag vergoeden en veel meer dan de 60 cent die zakelijk mag worden vergoed. Waarom wordt die vergoeding overigens niet geïndexeerd? Als de betrouwbaarheid van de overheid in het geding is, moet niet al te dogmatisch worden gezegd dat het principe van gelijke behandeling prevaleert. Zolang er nog geen sprake is van een ruimere stelselherziening op dit punt, waarbij overigens echt aan andere principes moet worden gedacht, kan de VVD-fractie niet met dit voorstel akkoord gaan.

De heer **Crone** (PvdA) merkt op dat het kabinet in de onderhavige brief enkele opties aangeeft, maar inmiddels in het belastingplan al een keuze heeft gemaakt, omdat dit overleg niet voor het zomerreces kon plaats-

vinden, zeker gezien het feit dat de brief toch later kwam dan aanvankelijk mocht worden verwacht. Het is goed dat het kabinet niet afwacht, maar zelf stappen zet. De hoofdlijnen van die keuzes spreken hem op zich aan en laten zijns inziens duidelijk zien dat het kabinet echt kiest voor een heldere en consistente lijn en voor gelijke behandeling. Het kabinet kiest steeds principiëler en consequenter voor vergroening en variabilisatie, terwijl die aspecten vroeger niet zo nadrukkelijk aan de orde kwamen. Dat is voor zijn fractie een grote stap vooruit. Het is voor haar overigens acceptabel dat de gelijke behandeling van de verschillende categorieën automobilisten geen extra geld oplevert, bijvoorbeeld doordat bij lease-auto's woon-werkverkeer als privé-gebruik wordt gezien.

Een voordeel van de nieuwe voorstellen is de eenvoud van de premieregeling, waardoor het voor burgers veel duidelijker wordt waarop het beleid is gericht. Het wordt ook eenvoudiger om te zien of het gaat om een schone, niet zo schone of vuile auto. De heer Crone is er met het kabinet van overtuigd dat door de forse premie op schone auto's de verkoop ervan aanzienlijk zal toenemen.

De lijn op het gebied van de biobrandstoffen vindt hij eveneens consistent: de schoonste krijgen een accijnsvrijstelling. Het is weliswaar een experiment, maar dan wel voor tien jaar. Ook de voorstellen inzake de fossiele brandstoffen spreken hem aan. Zijn fractie zal dan ook niet met aanvullende voorstellen voor dit pakket komen, maar zijn partij heeft in haar verkiezingsprogramma wel opgenomen dat van alle autobrandstoffen op termijn 0,5% volledig duurzaam zal moeten zijn.

Wat betreft de zgn. deelauto sluit hij zich al bij voorbaat aan bij het standpunt dat de fractie van D66 daarover naar voren zal brengen.

Mevrouw **Giskes** (D66) stelt het op prijs dat uit deze brief blijkt dat het kabinet, wellicht eindelijk, aangeeft een en ander in samenhang met elkaar te bezien, dat wil zeggen dat er in het fiscale beleid rekening wordt gehouden met het mobiliteitsbeleid, dat meer een verantwoordelijkheid is van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De motie-Hofstra/Crone heeft het kabinet er blijkbaar toe gebracht om, geconfronteerd met de onmogelijkheid om de motorrijtuigenbelasting voor vrachtauto's te verlagen, de accijns op zwavelarme diesel met 5,29 cent per liter te verlagen en om tevens direct iets te gaan doen voor benzine- en LPG-auto's. Zij is het ermee eens dat hier niet alleen wordt gezocht naar een verlaging van de variabele, maar ook van de vaste lasten. Zij begrijpt alleen niet waarom, als het 5,29 cent voor de dieselaccijns is, het ook 5,29 cent voor de andere categorieën moet zijn. Er zijn toch sowieso verschillen in de accijnzen op de verschillende brandstoffen? Waarom dan geen percentuele factor gekozen?

Wat betreft de D66-fractie zou de motorrijtuigenbelasting helemaal mogen worden afgeschaft en zou maximaal alleen het variabele deel van de kosten van de auto mogen worden belast. Het bezit hoeft niet te worden afgestraft, alleen het rijden. Het stimuleren van schone en zuinige auto's ondersteunt zij uiteraard van harte. Bij de behandeling van het belastingplan zal haar fractie zo nodig wel terugkomen op enkele onderdelen ervan, maar vooralsnog ziet het er voor haar nogal goed uit.

In reactie op een opmerking van de heer Hofstra merkt zij nog op dat de Kamer er bewust voor heeft gekozen om de kilometervergoeding niet te indexeren, omdat met die 60 cent niet alleen de variabele maar ook de vaste lasten van de auto worden vergoed, terwijl het toch de bedoeling was om alleen het gebruik redelijk te vergoeden. Wat dit betreft kan voor haar fractie de fietsvergoeding dan ook nog wel wat omhoog.

Wat betreft de auto van de zaak verheugt het haar dat het kabinet eindelijk de gedachte onderschrijft dat het woon-werkverkeer fiscaal gezien op dezelfde manier moet worden behandeld. De precieze vormgeving ervan zal wel bij de behandeling van het belastingplan worden bediscussieerd. Zij verneemt nu graag waarom een en ander budgettair neutraal moet

uitwerken, temeer omdat er tot nu toe sprake is geweest van een ongelijke behandeling van de privé- en de zakelijke auto, en waarom die ingewikkelde staffeling bij de auto van de zaak gehandhaafd wordt. Is daar geen simpelere oplossing voor te bedenken? In ieder geval is de D66-fractie verheugd over de uiteindelijke erkenning dat woon-werkverkeer privé-verkeer is.

Mevrouw Giskes memoreert haar motie waarin de regering werd gevraagd om het OV-gebruik ook voor bezitters van een auto van de zaak te stimuleren om te voorkomen dat zij die auto te pas en te onpas gebruiken. Zij betreurt het dat de strekking door het kabinet wel erg beperkt is uitgelegd en hoopt dat de staatssecretaris op zoek gaat naar creatieve aanvullende oplossingen.

De voorgestelde oplossing voor de bestelauto's lijkt haar op dit moment wel het maximaal haalbare.

Het verheugt haar dat de zgn. e-bike uiteindelijk is erkend en dat het maximum is losgelaten. Wel vraagt zij zich af, waarom zo hardnekkig aan de grens van 10 km wordt vastgehouden voor woon-werkverkeer, terwijl toch bekend is dat het overgrote deel van de autoritten heel korte ritten zijn. Uitgegaan wordt van een vergoeding van 12 cent/km, maar aangezien de feitelijke kosten circa 22 cent bedragen, ziet zij toch graag een iets hoger bedrag.

Het is haar opgevallen dat het kabinet zo terughoudend reageert op suggesties inzake de deelauto, terwijl goede maatregelen op dit punt haars inziens een goede aanvulling kunnen zijn op het verkeers- en vervoersysteem. Als men even een auto nodig heeft, is die beschikbaar zonder dat men dus een eigen auto hoeft te hebben. Het kabinet stelt dat er geen garantie is dat een kostenverlaging de gebruikers ten goede komt, maar mevrouw Giskes vindt dat een wat zwakke redenering die ook niet wordt gehanteerd als het bijvoorbeeld gaat om een verlaagd btw-tarief voor kappers. Het is al moeilijk om deelauto's op de markt te laten functioneren en dus is alle kostenverlaging meegenomen. Waarom dus geen verlaging van de vaste lasten voor deze auto's, terwijl de motorrijtuigenbelasting en de BPM voor taxi's laag worden gehouden? Ook de reactie van het kabinet op het voorgestelde stimuleringsfonds van zo'n 10 mln gulden voor de deelauto, namelijk dat het niet van begrotingsfondsen houdt, vindt zij wat minimalistisch.

Ten slotte merkt zij op dat haar fractie het ermee eens is om een van de twee carpoolregelingen te schrappen en alleen de regeling te houden op basis van kilometervergoeding.

De heer **Vendrik** (GroenLinks) is het ermee eens dat dit overleg te laat wordt gevoerd voor een adequate behandeling van de notitie en eigenlijk ook weer te vroeg omdat het belastingplan er al zo ongeveer ligt.

De kerngedachte van de notitie is volgens hem toch variabilisatie, maar in de antwoorden wordt dit uitgangspunt op een aantal terreinen zijns inziens wel geweld aangedaan. Zo staat er bijvoorbeeld dat in het kader van variabilisatie overwogen zou moeten worden om de opbrengst van de indexatie van de accijnzen, dan wel andere lasten op de auto, te gebruiken voor het verlagen van de vaste lasten van de auto, maar die indexatie behoort natuurlijk tot de normale fiscaliteit. Elke opbrengst van welke vorm van indexatie dan ook op welke belasting dan ook, komt naar zijn mening gewoon toe aan de schatkist. Het gaat namelijk niet om een reële verhoging van de lasten maar om het volgen van de inflatie.

De staatssecretaris lijkt er moeite mee te hebben om de verlaging van de autobelastingen, waartoe helaas een meerderheid van de Kamer bij moties heeft besloten, te combineren met de variabilisatiegedachte. De lasten, meestal de vaste, gaan wel omlaag, maar de variabele lasten gaan over het algemeen niet omhoog. Ook daar wordt het uitgangspunt dus geweld aangedaan. Maar in het geval van de lease-auto wordt ineens het uitgangspunt van de budgettaire neutraliteit gehanteerd. Hoe hard is dan

die grondgedachte van het kabinetsbeleid van variabilisatie of heeft die meerderheid van de Kamer op dit punt ineens roet in het eten gegooid? Het spijt de heer Vendrik dat het idee van vergroening van het belastingstelsel ook zo'n beetje uit het beeld lijkt te zijn verdwenen. Was de grondgedachte van dit kabinet op dat punt niet dat het belasten van het milieu als het ware meer belast zou worden, al dan niet via bijvoorbeeld regulerende energieheffingen, en dat de opbrengst daarvan gebruikt zou worden voor het verlagen van de loon- en inkomstenbelasting? Dat nu blijft in het thans voorliggende verhaal wel helemaal uit beeld.

De staatssecretaris heeft in de pers gezegd spijt te hebben van het dieselakkoord dat volgens de heer Vendrik zeer overhaast tot stand is gekomen. Uit de voorliggende notitie blijkt het negatieve effect daarvan wel heel duidelijk. Er wordt nu gesproken over een generieke verlaging van de accijns op diesel, maar wat heeft dat met variabilisatie te maken? Vervolgens wordt dan in het kader van een gelijke behandeling ook nog een lastenverlaging voorgesteld voor auto's die rijden op benzine en LPG. Als de staatssecretaris dan zo'n spijt heeft van het dieselakkoord, waarom keert hij dan niet ten halve terug in plaats van ten hele te dwalen? Een structurele verlaging van de dieselaccijns is toch volstrekt strijdig met welke gedachte aan variabilisatie dan ook, nog afgezien van het feit dat de vaste lasten niet naar beneden kunnen voor het zware transport omdat Nederland op dat punt al op het minimum zit?

Het heeft de heer Vendrik in ieder geval deugd gedaan dat de staatssecretaris een voortschrijdend inzicht heeft ontwikkeld op het gebied van de lease-auto. Voor zijn fractie is het nog niet ideaal en zij zal er dan ook zeker op terugkomen bij de behandeling van het belastingplan, maar het is in ieder geval een grote stap vooruit in vergelijking met de opvattingen die de staatssecretaris naar voren bracht in het debat over de grote belastingherziening en het kleine belastingplan 2001. Toen was het kabinet immers met geen stok te bewegen om iets te doen aan de rante bevoordeling van de auto van de zaak. Wel vraagt hij zich af of het gedeeltelijk opnemen van het woon-werkverkeer in het privé-gebruik wel een adequate vertaling is van het uitgangspunt dat al het woon-werkverkeer fiscaal gelijk moet worden behandeld. Overigens steunt hij op zich de conclusie dat het lastig is om in die regeling dan nog een stimulans in te bouwen om voor het woon-werkverkeer iets minder gebruik te maken van de lease-auto en meer van het openbaar vervoer. Ook hij ziet daar geen oplossing voor, behalve dan dat een minimaal gelijke behandeling van de lease-auto al een stimulans in zich heeft om die auto eens wat vaker te laten staan. De andere kant van deze kwestie is volgens hem in hoeverre de werkgever gestimuleerd moet worden om een lease-auto te verstrekken als secundaire arbeidsvoorwaarde. Hij krijgt daarover graag een nadere notitie. Het gaat immers niet alleen om het gebruik van de lease-auto en de mate waarin woon-werkverkeer als privé moet worden aangemerkt – het argument van gelijke behandeling met andere vormen van woon-werkverkeer – maar natuurlijk ook om de vraag in hoeverre werkgevers in staat moeten worden gesteld om fiscaal volledig gefaciliteerd die auto's beschikbaar te stellen.

De heer Vendrik heeft de minister van Verkeer en Waterstaat ooit wel eens horen zeggen dat de deelauto de revolutie van de toekomst was en een prachtig voorbeeld van de zgn. netwerkeconomie. Hij vindt het dan ook heel jammer dat de staatssecretaris alle suggesties vanuit de Kamer om de deelauto beter uit de verf te laten komen eigenlijk naast zich neerlegt. Op zich kan hij zich de bezwaren van het kabinet tegen een fonds wel voorstellen, maar het is toch een politieke keuze om het uitrollen van de deelautonetwerken te vereenvoudigen. Het gaat om een relatief gering bedrag waarmee gemeenten schadeloos kunnen worden gesteld om meer parkeergelegenheid voor deze auto's te reserveren. Het heeft hem voorts verbaasd in de notitie te lezen dat het stimuleren van deelname aan deelautoprojecten onmogelijk is omdat er als het ware geen goede fiscale

kapstok voor is. Bijna iedereen die in een deelauto rijdt, betaalt ook loon- en inkomstenbelasting. Wat is erop tegen om die als kapstok te gebruiken? Natuurlijk moet niet in eerste instantie worden gedacht aan verlaging van de kosten van de exploitant, want een stimuleringsregeling voor deelauto's zal leiden tot een exponentiële toename van het aantal gebruikers en dat op zich is renderend voor de desbetreffende exploitanten. Wel zou de heer Vendrik zich kunnen voorstellen dat de abonnementen fiscaal gefaciliteerd worden. Als het echt als stimuleringsregeling wordt gezien, zou dat ook een tijdelijke kunnen zijn.

Ten slotte merkt de heer Vendrik nog op dat, voorzover hij dat in de korte tijd dat de antwoorden er zijn heeft kunnen bezien, er in de regeling voor de fiets nog enkele problemen zitten voor met name de kleinere gebruikers en de korte afstanden en vraagt hij zich met mevrouw Giskes af wat erop tegen is om de onbelaste vergoeding te verhogen, zelfs als een verhoging tot 20 cent overdreven zou zijn omdat daarmee meer dan de kosten van het gebruik van de fiets worden gedekt. Dat zou volgens hem ook als een stimuleringsmaatregel kunnen worden gezien.

Ook de heer **Ten Hoopen** (CDA) wil in dit overleg volstaan met enkele algemene opmerkingen over de thans voorliggende notitie van de staatssecretaris en bij de behandeling van het belastingplan op sommige onderdelen terugkomen. In het algemeen onderschrijft ook zijn fractie het streven naar variabilisatie in en de vergroening van de kosten, waaronder de accijnzen, op het gebied van mobiliteit. Zij ondersteunt dus ook het proces dat de staatssecretaris wil inzetten waar het gaat om de stimulering van de zgn. groene auto en de plannen inzake de hybride auto, ook al is dat natuurlijk afhankelijk van de technische mogelijkheden. Het zou in ieder geval een spin-off voor het Nederlandse bedrijfsleven kunnen betekenen. In dat kader verzoekt hij de staatssecretaris nog nader in te gaan op de verhouding tussen de generieke verlaging en de variabilisatie. Ook in het bedrijfsleven is de auto een economisch instrument voor het behalen van rendement en in die zin ook onontbeerlijk met name voor kleinere bedrijven. De veelheid van regelingen en de daaruit voortvloeiende administratieve rompslomp lijkt hem daarmee in tegenstrijd te zijn. Bovendien, hoe ingewikkelder regelingen worden, des te meer fraude in de hand wordt gewerkt.

De CDA-fractie vindt het niet helemaal redelijk om de motorrijtuigenbelasting te verlagen en variabilisatie door te voeren als het gaat om de eerste 10 km, met name in relatie tot het woon-werkverkeer. Op zich kan zij de redenering van de staatssecretaris wel begrijpen, maar eigenlijk heeft men op dit punt toch niet zoveel keuze. Als je kijkt naar hetgeen de bedrijven doen op het gebied van vervoersplannen e.d., zou het dan niet meer voor de hand liggen om te zoeken naar oplossingen in gezamenlijke lokale of regionale vervoersoplossingen van bedrijven. Het zou redelijker zijn om de eerste 30 km woon-werkverkeer zwaarder te belasten dan de eerste 10 km. Dat laatste staat bovendien ook haaks op hetgeen de laatste jaren wordt bevorderd, namelijk dat mensen wat dichterbij hun werk gaan wonen.

De staatssecretaris spreekt over bevordering van het gebruik van LPG in het kader van duurzaamheid. De heer Ten Hoopen onderschrijft dat, maar hoe verhoudt zich dat met de plannen in het NMP op basis waarvan de LPG-stations buiten de steden moeten worden geplaatst, hetgeen toch weer de nodige mobiliteit met zich brengt?

Ten slotte vraagt hij of hij goed heeft begrepen dat de conceptaangiften 2002 nog niet beschikbaar zijn en wanneer de evaluatie van het belastingplan tegemoet kan worden gezien, omdat die wellicht ook nog een rol kan spelen bij de discussie over het thans voorliggende belastingplan.

De **staatssecretaris** wil er niet de ogen voor sluiten dat er al een aantal voorstellen is ingediend in het kader van het nieuwe belastingplan, maar wil de verdediging daarvan toch graag ter hand nemen als dat belastingplan in de Kamer besproken wordt. Wel wil hij graag ingaan op de vraag in hoeverre het kabinet verschillende moties al dan niet heeft uitgevoerd. Hij heeft in ieder geval van twee indieners allerlei positieve opmerkingen gehoord over zijn recente brief over de zgn. biodiesel. Daar tegenover staan echter de wat kritische kanttekeningen van met name de heer Hofstra over de uitvoering van de motie-Hofstra/Crone over een meerjarig perspectief voor verlaging en vergroening.

In deze notitie heeft hij aangegeven dat al bij het vorige belastingplan, dat voor 2001, het nodige is gedaan in de sfeer van verlaging en vergroening. In het belastingplan voor 2002 is daarop een vervolg opgenomen, maar het leek het kabinet verstandig om vervolgens op dit punt maar even een pas op de plaats te maken. Tenzij er dringende redenen zijn, moet zij immers niet al te veel over haar eigen graf regeren. Bovendien wordt er op dit moment hard gestudeerd op de kilometerheffing. Meerjarig heeft het kabinet dus vertaald in tweejarig, maar het zijn natuurlijk wel maatregelen die structureel doorwerken.

Het kabinet heeft positief gereageerd op de moties-Hofstra/Crone en Dijkstal in die zin dat in de belastingplannen voor 2001 en 2002 per saldo sprake is van een verlaging van de lasten voor de automobilist. Het heeft geprobeerd om daarin een verstandige balans te zoeken tussen een aantal generieke en een aantal vergroeningselementen en tevens om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan wensen van variabilisatie, al is het maar omdat anders de omschakeling op de kilometerheffing op termijn alleen maar moeilijker wordt gemaakt. Dat is inderdaad niet in alle opzichten gelukt, bijvoorbeeld als gevolg van het dieselakkoord, maar een alternatief daarvoor ziet de staatssecretaris zelf echter niet. Dat hij dat akkoord betreurt, heeft er meer mee te maken dat door het uitblijven van coördinatie in Europees verband nationale regeringen elkaar gingen overtreffen in hun tegemoetkomingen aan de transportsector waarbij de Nederlandse regering uit concurrentieoverwegingen niet kon achterblijven. De toenmalige situatie werd nog gecompliceerder omdat in de nasleep van de dieselcrisis de discussie op Europees niveau over verlenging van derogaties steeds moeilijker werd. In het belang van Europa en dus ook van Nederland heeft de Nederlandse regering eraan meegewerkt dat alle landen op afzienbare termijn van dat soort derogaties verlost worden en proberen op een verstandiger manier om te gaan met accijnzen. Pas de laatste maanden zijn vanuit de Europese Commissie geluiden naar voren gekomen over gemeenschappelijke afspraken over bijvoorbeeld ecotaks in het vervoer en dieselaccijnzen en eventueel ook motorrijtuigenbelasting in de transportsector. De derogaties en soortgelijke regelingen als de paarsedieselregeling zouden sneller verdwijnen dan dat Europa op die punten de zaakjes op orde had en daarop kon dus niet worden gewacht. Als de paarsedieselregeling wordt afgeschaft, valt het voordeel van de transportsector van 5,2 cent weg. Wordt dat niet gecompenseerd, dan ontstaat er weer een concurrentienadeel. Dat nu leek het kabinet niet verstandig en ook niet in de geest van de afspraken die het met de sector had gemaakt. Als dat derogatie-instrument er niet meer is en je wilt niet dat de sector daardoor met een concurrentienadeel wordt opgezadeld, kun je er alleen maar voor zorgen dat de accijns voor alle dieselrijders met dat bedrag omlaag gaat. Dat was ook gemakkelijker omdat inmiddels zo succesvol is overgeschakeld op zwavelarme diesel.

De staatssecretaris ontkent dat het streven naar variabilisatie helemaal is opgegeven, maar erkende wel dat die niet op alle punten voluit is gehonoreerd, omdat ook met andere aspecten rekening moest worden gehouden. Het kabinet had er bijvoorbeeld ook voor kunnen kiezen om de lasten-

verlichting voor de benzine- en de LPG-rijders helemaal via het accijns-instrument te laten lopen, maar heeft er toch voor gekozen om dat alleen maar te doen voor dat deel waarmee het gebruik van de laagzwavelige benzine kan worden gestimuleerd. De rest gaat dus via de motorrijtuigenbelasting. Ten slotte merkt de staatssecretaris in dit verband nog op dat het kabinet heeft geprobeerd de relatieve aantrekkelijkheid van de ene brandstof ten opzichte van de andere overeind te houden in vergelijking met de huidige situatie. Met deze berekeningsmethodiek blijkt dat dit met deze mix van verlaging van vaste en variabele lasten redelijk te zijn gehaald, maar hij zegt toe daarop terug te komen bij de behandeling van het belastingplan 2002.

Hij heeft geconstateerd dat de meerderheid van de commissie redelijk tevreden is over de suggesties voor de behandeling van de bestelauto en merkt op dat het kabinet ook voor 2001 nog een versoepeling heeft aangebracht voorzover de wettelijke mogelijkheden strekten. Er lopen nog gesprekken met verschillende organisaties over bijvoorbeeld een afbakening van categorieën.

Over de auto van de zaak wordt inderdaad heel verschillend gedacht. Als hij verzekert dat de voorgestelde behandeling van de woon-werkkilometers wellicht een matigende invloed heeft op het gebruik van de auto van de zaak, dan zal de ene tevreden zijn, terwijl als hij zegt dat hiermee wellicht werknemers die dichterbij het werk wonen worden bevoordeeld ten opzichte van degenen die verder van het werk wonen, weer een ander kwaad wordt, omdat dergelijke motieven geen rol zouden mogen spelen. Echter, de enige reden van dit voorstel is voor het kabinet geweest een gelijke behandeling van het gebruik van de auto van de zaak en het gebruik bij de eigen auto bij het woon-werkverkeer. Dat er allerlei effecten aan vastzitten, ook positieve en negatieve inkomenseffecten en gedrags- en verdeeeffecten, kan de staatssecretaris echter niet ontkennen. Daarom heeft het kabinet in dit geval ook gekozen voor budgettaire neutraliteit. Omdat er op individueel niveau sprake kan zijn van grote gevolgen, zowel negatieve als positieve, kan in ieder geval gezegd worden dat de overheid er niets aan overhoudt. Voor eenieder die het belastingplan op dit punt al gelezen heeft, zal het duidelijk zijn dat de voorgestelde maatregelen in deze sfeer de schatkist het volgend jaar in totaal zo'n 450 mln zullen kosten. Zelfs voor degenen die het volgend jaar nadelig getroffen zullen worden door dit onderdeel van het gehele pakket, krijgen ook nog positieve effecten van andere voorstellen, bijvoorbeeld in de sfeer van de accijnzen.

Dat de ingewikkelde staffeling bij de auto van de zaak nog steeds bestaat, is volgens de staatssecretaris een gevolg van het regeerakkoord. Daarin staat immers dat een nieuw systeem moet worden bedacht waarin meer rekening wordt gehouden met de hoeveelheid privé-kilometers. Dat geeft enige administratievelastendruk, maar afschaffing strijdt dus met de afspraken in het regeerakkoord.

Hij merkt vervolgens op dat het kabinet niet van zins is nog iets te doen om het werkgevers fiscaal gezien niet meer zo aantrekkelijk te maken om een auto van de zaak ter beschikking te stellen. Het belasten van de auto van de zaak vindt nu primair via de inkomstenbelasting plaats door het als genoten loon aan te merken. Het wordt wel erg gecompliceerd om daarnaast ook nog een ander type heffing gaat gebruiken om het verschaffen van de auto van de zaak te bemoeilijken. Hooguit zou kunnen worden gedacht aan een lagere aftrekmogelijkheid in de sfeer van de VPB voor de ondernemers, maar in ieder geval is het kabinet niet van plan met een dergelijk voorstel te komen.

In het kader van de vraag naar het aantrekkelijker maken van gebruik van openbaar vervoer door bezitters van een auto van de zaak merkt de staatssecretaris op dat een werkgever zijn werknemers alle faciliteiten die er op dit moment in de sfeer van de inkomstenbelasting zijn, kan verschaffen ongeacht of die een auto van de zaak hebben, dus ook faciliteiten ter

bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer. Er is volgens de staatssecretaris dan ook geen enkele reden om daar bovenop nog iets extra's te doen om het gebruikers van een auto van de zaak aantrekkelijker te maken het openbaar vervoer te gebruiken, zeker als die faciliteit alleen maar voor hen beschikbaar zou zijn.

De kilometervergoeding voor de zakelijke kilometers met de eigen auto is volgens de staatssecretaris ruim als je alleen rekening houdt met de variabele lasten. Hetzelfde geldt zijns inziens voor de kilometervergoeding voor de fiets. Wat dit betreft heeft het kabinet dan ook geen behoefte om met verdere voorstellen te komen. De argumenten tegen de grens van 10 km bij de fiets vindt hij op zich begrijpelijk, maar in de fiscaliteit moeten grenzen worden gesteld die soms ook worden ingegeven door doelmatigheid. Bij heel kleine of zeer beperkte fiscale faciliteiten, kun je je door het niet stellen van nadere voorwaarden enorme uitvoeringslasten op de hals halen. Hij hecht er dan ook aan die grens te handhaven, zij het dat is aangekondigd dat de fietsaftrek zal worden betrokken bij de evaluatie die in de Wet op de inkomstenbelasting is voorzien voor 2004–2005. Voorts is in de verkenningen een aantal varianten voorgelegd van verdere versobering van bepaalde faciliteiten, waaronder die van de fietsaftrek. Persoonlijk is hij er meer toe geneigd om te kijken naar vereenvoudiging, versobering en vermindering van het aantal faciliteiten op dit gebied dan naar uitbreiding van de faciliteiten. Overigens is in debatten met de Kamer hierover al vaker twijfel geuit aan het effect van de fietsregeling en de vraag opgeworpen of die niet meer een symbolische waarde heeft. Dat was ook de reden om haar mee te nemen bij de evaluatie.

Ook vraagt hij zich in gemoede af of een faciliteit voor de deelauto wel echt noodzakelijk is, want voor de gebruikers is zo'n auto al veel voordeliger dan een eigen auto. Toch wordt er weinig gebruik van gemaakt en hij betwijfelt of dat gestimuleerd wordt door een financiële stimulans. Bovendien levert geen enkele vormgeving die garantie. Dat het gebruik van de deelauto niet groot is, heeft volgens hem ook weinig te maken met het ontbreken van een financiële prikkel, omdat het deelgebruik nu eenmaal al voordeliger is dan het bezit van een eigen auto. Hij heeft in ieder geval begrepen dat de commissie heeft gesproken met partijen in de markt en, hoewel hij niet van de noodzaak overtuigd is, zegt hij toch toe daarmee contact op te nemen om zich nader te oriënteren.

Hij wijst er voorts op dat administratieve lasten standaard worden getoetst door Actal als het kabinet met een wetsvoorstel komt. Dat is dus ook gebeurd of zal ook gebeuren bij de voorstellen die zijn of worden ingediend in het kader van het belastingplan. Voorzover hij weet, wordt het Actal-advies ook altijd aan de Kamer voorgelegd.

Wat betreft de in het NMP voorgestane uitplaatsing van LPG-stations verwijst hij toch naar de minister van VROM. Hij zal in ieder geval de vraag van de heer Ten Hoopen aan hem voorleggen.

Ten slotte wil hij, hoewel dat eigenlijk niet aan de orde is, nog wel kwijt dat hij een week geleden de aangiftebiljetten inkomstenbelasting heeft afgetekend en dat die inmiddels in productie zijn gegaan.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Hofstra** (VVD) begrijpt dat dit kabinet niet over het graf heen wil regeren en dat meerjarig tweejarig is, maar vraagt of de Kamer toch nog eind dit jaar de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat krijgt met nadere voorstellen die nu nog worden gemist en waarbij ook de minister en de staatssecretaris van Financiën zijn betrokken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks) vraagt de staatssecretaris het gesprek met de organisaties die zich bezighouden met de deelauto plaats te laten vinden voor de behandeling van het belastingplan.

Volgens de **staatssecretaris** heeft de minister van Verkeer en Waterstaat met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat een tijdpad afgesproken over nadere notities over de kilometerheffing. Daarin lopen de vaste lasten volgens hem ook voluit mee! Ten slotte zegt hij toe te zullen bevorderen dat het gesprek met de desbetreffende organisaties voor de behandeling van het belastingplan plaatsvindt.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Van Gijzel

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Berck